

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Umwelt Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 36/0035/WP15 Status: öffentlich AZ: Datum: 13.05.2005 Verfasser: FB 36/41						
Lärmminderungsplanung/Strategische Lärmkartierung hier: Lärmschutz an der Güterzugstrecke AC-Gemmenich, Antrag Bündnis 90/Die Grünen vom 03.03.0505							
Beratungsfolge: TOP: __ <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Datum</td> <td style="width: 30%;">Gremium</td> <td style="width: 50%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>22.06.2005</td> <td>B 5</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	22.06.2005	B 5	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Kompetenz					
22.06.2005	B 5	Kenntnisnahme					

Finanzielle Auswirkungen:

Bisher keine.

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis.

Der o. g. Antrag gilt damit als behandelt.

Erläuterungen:

Zu den Themen strategische Lärmkartierung (Lärmkatasterberechnungen), Planungsstand zum Lärmschutz an Bahnstrecken (Lärmsanierungsprogramm der Bahn) und weitergehende Lärminderungsmaßnahmen wird nachfolgend der aktuelle Sachstand erläutert:

1. Strategische Lärmkartierung

Von der EU wurden erstmals mit der „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ (EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002) rechtliche Regelungen im Bereich der Geräuschemissionen vorgenommen.

Diese Richtlinie betrifft den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind.

Mit dieser Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Hierzu sollen schrittweise die folgenden Maßnahmen durchgeführt werden:

- a) Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;
- b) Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;
- c) auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungslärm so weit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist.

Die Richtlinie setzt weiterhin Fristen für die Erstellung von Lärmkarten (bis 30.06.07) und darauf aufbauend die Erstellung von Aktionsplänen zur Bekämpfung der wesentlichen Lärmquelle.

Inzwischen liegt ein Entwurf der Verordnung über die Strategische Lärmkartierung für die Umsetzung der EU-Richtlinie in das deutsche Recht vor. Mit dieser Verordnung werden neue Zuständigkeiten, Begriffbestimmungen, Informationspflichten, Berechnungsverfahren und Lärmindizes eingeführt, die weitere Regelungen durch Rechtsverordnungen bedürfen

Die jetzt vorgelegte Karte des FB Umwelt ist ein erstes Ergebnis der strategischen Lärmkartierung. Sie dient dazu, die Brennpunkte im Stadtgebiet zu erkennen. Welche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm daraus abgeleitet werden ist noch offen.

2. Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung für den Lärmschutz an Bahnstrecken

Die DB ProjektBau GmbH hat dem FB Umwelt mitgeteilt, dass die Erfassung aller Grundlagen von Seiten der Bahn abgeschlossen sind. Bei der Bahn geht man davon aus, dass im Juli diesen Jahres die Schallgutachten für die Bahnstrecken Aachen-Gemmenich, Teilbereiche der Strecke Aachen-Brüssel und Teilstücke der Bahnstrecke Aachen-Mönchengladbach fertig gestellt sind.

Nach Vorlage der Ergebnisse der Immissionsuntersuchungen wird entschieden, ob aktive oder/und passive Schallschutzmaßnahmen sinnvoll sind. Die Lösungsvorschläge werden anschließend dem Eisenbahnbundesamt zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt.

Grundsätzlich ist damit zu rechnen, dass an den Gebäuden Lärmschutz durchgeführt wird, wo der Beurteilungspegel in einem WA-Gebiet von 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht an der zu schützenden Fassade überschritten ist. In einem Mischgebiet gelten 2 dB(A) höhere Grenzwerte.

Weiterhin ist davon auszugehen, dass an den Bauwerken (Viadukte) keine Lärmschutzwände angebracht werden können, weil dort ein erheblicher Eingriff in die Bausubstanz erforderlich ist.

Die passiven Lärmschutzmaßnahmen werden in der Form durchgeführt, in dem ein Zuschuss für den Einbau von Lärmschutzfenster oder Fassadenverbesserungen in Höhe von 75 % der Gesamtkosten bereitgestellt wird. Es ist Lärmschutz für die Räume vorgesehen, die dem Wohnen dienen. Passive Maßnahmen zum Schutz vor Lärm an den Gebäuden wird lediglich dann bezuschusst, wenn der Bebauungsplan, in dem das Gebäude liegt, vor in Kraft treten des Bundesimmissionsschutzgesetzes (März 1974) rechtsgültig war. Befindet sich ein zu beurteilendes Wohngebäude außerhalb eines Bebauungsplanes, muß für das betroffene Gebäude eine Baugenehmigung vor dem März 1974 erteilt sein.

3. Weitergehende Lärminderungsmaßnahmen

Der Vorschlag der Bewohner in der Bleiberger Str., das Haltesignal in einen von der Wohnbebauung weiter entfernter liegenden Bereich zu verlegen, wurde durch den FB Umwelt an die zuständigen Fachstelle bei der Bahn weitergereicht.

Die DB Netz hat dazu wie folgt Stellung genommen:

Es ist richtig, dass aus betrieblichen Gründen vermehrt am Signal im Bereich der Bleiberger Str. Züge aus Richtung Belgien zum halten kommen. Diese Situation wird sich kurzfristig nicht ändern. Für den Abschnitt wird mittelfristig eine durchgehende Elektrifizierung geplant, so dass die Güterzüge überwiegend mit E-Loks bespannt sein werden, mit der Folge der Reduzierung der Emissionen. Wie bekannt, können betriebliche Änderungen bei der Bahn, beispielsweise durch Mehrverkehre bzw. durch vermehrte Bremsvorgänge keinen Anspruch der Bewohner auf Lärmschutz begründen. Dies hat zur Folge, dass die Bahn grundsätzlich keine Geschwindigkeitsreduzierungen oder Änderungen der Signalstandorte aus Lärmschutzgründen vornimmt.

Anlage/n:

File0001.PDF

File0002.PDF

Stadt 9-bahn-sanierung1-nacht-bleibstr1.pdf

Stadt 9-bahn-sanierung1-nacht-laurenzb1.pdf

